

ПЕРСПЕКТИВЫ АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ ПРИ ВСТУПЛЕНИИ РОССИИ В ВТО

Тычинская Т.А.

*(Уральский государственный университет им. А.М.Горького,
Екатеринбург)*

Вступление России в ВТО является логическим шагом на пути интеграции страны в мировое экономическое сообщество. Но перспективы развития различных отраслей нашей экономики в свете грядущих событий, за исключением алюминиевой промышленности и банковского дела, отнюдь не радужные. В частности, по прогнозам независимых экспертов вступление во Всемирную Торговую Организацию может привести к потере автомобильной промышленности от одной трети до половины ее объема производства.

Относительно данной отрасли ВТО изначально требовала установления нулевых таможенных пошлин, после долгих переговоров эта цифра была повышена до 5-10 %, однако даже эта цифра не спасет автопром России от его неминуемого краха. Чтобы защитить отечественного производителя по некоторым подсчетам требуются 25-30 %.

Попробуем разобраться, действительно ли будущее автомобильной отрасли так бесперспективно? С моей точки зрения, нет. Переговоры о вступлении России в ВТО ведутся уже более 12 лет. У каждого руководителя было право диверсифицировать свою деятельность, обновить оборудование, повысить стандарты качества и др. Но никто этого делать не стал. А все потому, что не было стимулов. Несмотря на присутствие на рынке автомобилей большого ассортимента иномарок, фактически отечественные производители не имели реальных конкурентов и они этим пользовались. Это легко проиллюстрировать на простом примере. Хотя стоимость металла на отечественных металлургических предприятиях на 20-60% ниже, чем на зарубежных рынках, российские производители при повышении цен на металл сразу поднимают цену на свою продукцию, а западные сокращают издержки. Например, компания Toyota способна сохранять цены на свою продукцию неизменными и занимать по-прежнему лидирующие позиции всего лишь регулируя политику по сокращению затрат. А в России рост цен на металл на 10% в год ведет к росту цен на изделия машиностроения на 4,8%.

Вместо того чтобы пытаться совершенствоваться автопроизводители продолжают просить помощи от государства (при этом под помощью понимается и сохранение высоких пошлин) и еще несколько лет отсрочки. Правительство попыталось подтолкнуть их к проявлению инициативы и обнулило таможенные пошлины на ввоз деталей и компонентов для промышленной сборки автомобилей. Подобная мера не была неожиданностью. Эта идея обсуждалась давно и была нацелена на привлечение иностранных инвестиций для выпуска нового хорошего автомобиля. В итоге в мае 2005 года более 500 представителей отечественного автопрома («ЗИЛ», «ГАЗ», «АвтоВАЗ») даже пикетировали Дом правительства под лозунгом «Вступление России в ВТО пагубно скажется на отечественной промышленности», поскольку из-за этого новшества упали их объемы производства, сократилось количество рабочих мест и упал уровень заработной платы.

Но давайте посмотрим, что же будет с автомобильной промышленностью, если Россия не станет вступать в ВТО, какими будут ее перспективы в этом случае? К сожалению, не могу сказать, что они оптимистичны. Если посмотреть

на изменение структуры продаж за последние 2-3 года, то можно увидеть, что все большее количество отечественных потребителей предпочитает покупать зарубежные автомобили. Наши машины очень сильно проигрывают по соотношению «цена-качество». На сегодняшний день новые модели ВАЗа стоят на уровне тех же «Рено Логан», «Хундай Акцент», «Дэу Нексия» и др. А вот по качеству значительно уступают. От вождения западных автомобилей водитель получает удовольствие, а вот от вождения отечественного изобретения – никакого удовольствия получить невозможно: через пару лет (а иногда и раньше – «как повезет») после покупки некогда новенький автомобиль начинает беспрерывно ломаться. Автовладельцы, разъезжая на наших машинах, постоянно думают «лишь доехать без приключений», «только бы ничего не сломалось» и прочее, а выходные дни проводят зачастую под капотом. Даже если взять западный автомобиль и отечественный с примерно одинаковой ценой, то западный будет восприниматься как роскошь, атрибут имиджа, а российский – как средство передвижения, как потребность современного человека. И при всем при этом цены на отечественные автомобили продолжают расти, а качественные характеристики остаются неизменными. С такой тенденцией и без резкого усиления конкуренции данная отрасль все равно будет идти ко дну, но только постепенно.

Возвращаясь к теме вступления в ВТО, хочу заметить, что существует все же точка зрения, согласно которой значительного сокращения объемов производства в автомобильной отрасли не будет. Поскольку автомобили в России продаются за цену от 4 до 8 тысяч долларов, а среди зарубежных производителей нет желающих продавать свою продукцию в том же ценовом сегменте. Поэтому представители данного мнения считают, что, несмотря на разный технический уровень российских и западных автомобилей, отечественное машиностроение может даже выиграть. Она просто будет доминировать в этом сверхдешевом сегменте. И это говорится не только о заводах, но и о той инфраструктуре, которая скрывается за этим производством. Кроме того, как отмечает Оскар Ахмедов, генеральный директор российского представительства компании «Ауди», автомобильный бизнес – это больше, чем производство автомобилей и их ввоз, это еще и продажа, обслуживание, развитие дилерской сети, где западные производители пока уступают отечественным и чего не касаются требования ВТО. Более того, финансовое состояние отрасли во многом будет зависеть от развития экспорта. И вхождение в ВТО необходимо рассматривать с позиции открытия зарубежных рынков, по крайней мере, в плане понижения уровня таможенных тарифов.

Если смотреть на ситуацию как экономист, то если промышленность неконкурентоспособна или не хочет быть таковой, то нет смысла ее усиленно поддерживать: потратим кучу денег, а результата не добьемся. Если отечественные конструкторы, инженеры и дизайнеры отстали от общемирового уровня на десятилетия, то имеет смысл обратиться к западным специалистам за помощью с целью производстве полноценного отечественного автомобиля. Примерно также поступили в случае с чешским машиностроительным гигантом «Шкода», его контрольный пакет акций был продан немецкому «Фольксваген» в обмен на профессиональную помощь. В итоге «Фольксваген» сумел сделать автомобили марки «Шкода» вполне современными и имеющими мировой статус – именно то, чего сейчас не хватает «АвтоВАЗу».

Можно предложить также создание вертикально диверсифицированного предприятия. В этом смысле показательными являются шаги группы «Северсталь». Эта группа предприятий имеет в подчинении Заволжский моторный завод, Череповецкий металлургический комбинат и Ульяновский. Силами «Северстали» в Ульяновске началось производство автомобилей «УАЗ-Патриот» и «Сан-Энг Рекстон», вполне современных и за приемлемую цену.

В целом, по общему мнению, автомобильная промышленность скорее всего пострадает в результате вступления в ВТО, но масштабы ущерба будут зависеть как от условий присоединения, так и от действий самой отрасли по модернизации производства, сокращению издержек, созданию конкурентных образцов автомобилей с учетом современных требований. А пока в ближайшие 6 лет пошлины на ввоз иномарок должны оставаться высокими, и должна развиваться кооперация российских и западных автозаводов, а также азиатских производителей автомобилей, иначе Россия рискует остаться вообще без автомобильного производства.

ФОРМИРОВАНИЕ ИНТЕГРИРОВАННЫХ СТРУКТУР В ОБОРОННО-ПРОМЫШЛЕННОМ КОМПЛЕКСЕ В КОНТЕКСТЕ ПРИСОЕДИНЕНИЯ РОССИИ К ВТО

Ужицкий А.В.

*(Уральский государственный экономический университет,
Екатеринбург)*

Вступление России во Всемирную торговую организацию (ВТО) практически является уже возможным в 2006г. С момента подачи официальной заявки России на вступление в ВТО прошло более 12 лет, что представляется, с одной стороны, положительным моментом, поскольку многие отечественные предприятия и организации смогли подготовиться к данному развитию страны. С другой стороны, некоторые отрасли экономики России по-прежнему остаются уязвимыми ввиду длительной внутренней реструктуризации в каждой из них. Примером одной из таких отраслей может служить оборонная промышленность или оборонно-промышленный комплекс.

Оборонно-промышленный комплекс России (далее ОПК) – это особый сектор экономики, который имеет первостепенное значение для обеспечения национальной безопасности и технологического прогресса в важнейших сферах экономики, таких как машиностроение, приборостроение, транспорт, связь, топливно-энергетический комплекс и здравоохранение.

Основу ОПК составляют около 1280 предприятий и организаций, которые включены государством в сводный реестр организаций ОПК, сформированный в конце 2003г. Более ста из них являются градообразующими. По форме собственности среди предприятий ОПК преобладают федеральные государственные унитарные предприятия - около 58%, на акционерные общества с основным госпакетом акций приходится около 19% предприятий и на акционерные общества с долей государства менее 50% - около 23%. Предприятия, которые не учтены в реестре, должны будут перепрофилировать свою деятельность на выпуск гражданской продукции.

Состояние ОПК в настоящее время неоднозначно. Геополитические изменения в мире и переориентация российских общественно-экономических